SIMCOE

MANUEL D'UTILISATION DU VÉLO

simcoebicycles.com

10e édition, 2014

Ce manuel respecte les normes 16 CFR, partie 1512, EN 14764, EN 14766 et EN 14781

IMPORTANT:

Ce manuel contient de l'information importante sur l'utilisation sécuritaire, le fonctionnement et l'entretien de votre vélo. Veuillez le lire avant d'utiliser votre nouveau vélo et le conserver pour consultation ultérieure.

Vous pouvez également obtenir plus d'information sur la sécurité, sur le fonctionnement de votre vélo et l'entretien de ses pièces, telles que la suspension ou les pédales, ou sur les accessoires vendus séparément, comme un casque ou des lumières, dans la documentation du fabricant fournie par votre détaillant à l'achat de votre vélo et des accessoires, le cas échéant. Si des renseignements diffèrent entre ce manuel et celui fourni par le fabricant de la pièce, suivez toujours les instructions du fabricant de la pièce.

Si vous avez des questions ou avez de la difficulté à comprendre certaines notions, consultez votre détaillant ou le fabricant du vélo.

NOTE

Ce manuel ne donne pas d'information exhaustive relative à l'utilisation, à l'entretien ou aux réparations du vélo. Veuillez consulter votre détaillant pour en faire l'entretien ou pour toute réparation. Votre détaillant pourrait vous recommander des cours, des cliniques ou des livres en lien avec l'utilisation, l'entretien ou les réparations du vélo.

AVERTISSEMENT : Assurez-vous que votre enfant porte un casque réglementaire en tout temps lorsqu'il utilise le vélo. Assurez-vous également qu'il comprend qu'un casque de vélo ne doit être utilisé que pour faire du vélo et qu'il doit l'enlever pour pratiquer d'autres activités. L'enfant ne doit pas porter son casque pour jouer, ni lorsqu'il se trouve sur un terrain de jeu ou dans une structure de jeu, ni pour grimper dans un arbre, ni à tout autre moment où il ne se trouve pas sur son vélo. Le non-respect de cet avertissement pourrait causer des blessures graves, voire entraîner la mort.

1. TOUT D'ABORD

NOTE : Nous vous recommandons vivement de lire entièrement ce manuel avant d'utiliser votre vélo pour la première fois. Au minimum, assurez-vous de lire et de comprendre chaque point de cette section, et référez-vous aux sections mentionnées pour tout point que vous ne comprenez pas complètement. Veuillez noter que ce ne sont pas tous les vélos qui ont les caractéristiques décrites dans ce manuel. Demandez à votre détaillant de vous indiquer les caractéristiques de votre vélo.

A. AJUSTEMENT DU VÉLO

1. Votre vélo est-il de la bonne taille? Pour vérifier, consultez la section 3.A. Un vélo trop grand ou trop petit pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber. Si votre nouveau vélo n'est pas de la bonne taille, échangez-le chez votre détaillant avant de l'utiliser.
2. La selle est-elle à la bonne hauteur? Pour vérifier, consultez la section 3.B. Pour ajuster la hauteur de la selle, suivez les instructions concernant le repère d'insertion minimale à la section 3.B.
3. La selle et la tige de selle sont-elles solidement fixées? Lorsque la selle est correctement serrée, il est impossible de la bouger dans aucune direction. Consultez la section 3.B.
4. La potence et le guidon sont-ils à la bonne hauteur pour vous? Si ce n'est pas le cas, consultez la section 3.C.
5. Pouvez-vous aisément actionner les freins? Si ce n'est pas le cas, vous pouvez sans doute ajuster leur angle et leur portée. Consultez les sections 3.D et 3.E.
6. Comprenez-vous parfaitement comment utiliser votre nouveau vélo? Si ce n'est pas le cas, avant de l'utiliser pour la première fois, demandez à votre détaillant de vous expliquer les fonctions et les caractéristiques que vous ne comprenez pas.

B. LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

1. Portez toujours un casque réglementaire lorsque vous utilisez votre vélo, et suivez les instructions du fabricant du casque pour savoir comment l'ajuster, l'utiliser et l'entretenir.
2. Possédez-vous tout l'équipement de sécurité qui est recommandé et exigé? Consultez la section 2 à ce sujet. Vous avez la responsabilité de vous familiariser avec la réglementation en vigueur dans les régions où vous roulez à vélo, et de la respecter.
3. Savez-vous comment fixer correctement vos roues avant et arrière? Pour vous en assurer, consultez la section 4.A.1. Si vous utilisez un vélo sur lequel une roue n'est pas n'est pas correctement fixée, celle-ci pourrait se voiler ou se détacher, ce qui pourrait causer des blessures graves, voire entraîner la mort.
4. Si votre vélo a des pédales avec cale-pieds et attaches ou des pédales automatiques, assurez-vous de comprendre comme elles fonctionnent (voir section 4.E). Ces pédales nécessitent une technique et des aptitudes particulières. Consultez les instructions du fabricant des pédales pour savoir comment les ajuster, les utiliser et les entretenir.
5. Le bout de votre pied peut-il toucher la roue avant de votre vélo? Ce peut être le cas si le cadre du vélo est petit, lorsque votre jambe est en extension, que la pédale est orientée vers l'avant et que votre roue est tournée. Pour vérifier, consultez la section 4.E.
6. Votre vélo a-t-il une suspension? Si c'est le cas, consultez la section 4.F. La suspension peut influer sur le fonctionnement du vélo. Suivez les instructions du fabricant de la suspension pour savoir comment l'ajuster, l'utiliser et l'entretenir.

C. VÉRIFICATION DE SÉCURITÉ DES PIÈCES

Vérifiez régulièrement l'état de votre vélo avant de l'utiliser.

1. **Boulons, écrous, vis et autres fixations :** Puisque les fabricants utilisent des fixations de taille, de type et de matériau qui diffèrent grandement d'un modèle à l'autre et d'une pièce à l'autre, il est impossible de donner une règle générale concernant la force et le couple de serrage adéquats. Afin de vous assurer que les nombreuses fixations sur votre vélo sont correctement serrées, consultez les spécifications relatives au couple de serrage des fixations ou les spécifications relatives au couple de serrage dans les instructions fournies par le fabricant de la pièce en question. Une clé dynamométrique étalonnée est nécessaire à un serrage adéquat des fixations. Un mécanicien de vélos professionnel, qui possède ce genre de clé, peut serrer les fixations de votre vélo. Si vous préférez le faire vous-même, vous devez utiliser une clé dynamométrique et suivre les spécifications relatives au couple de serrage fournies par le fabricant du vélo ou de la pièce, ou encore par votre détaillant. Si vous devez faire un ajustement à la maison ou sur la route, nous vous recommandons de le faire avec soin, et de demander à votre détaillant d'en faire la vérification dans les plus brefs délais. Veuillez noter que la manipulation de certaines pièces exige des compétences et des outils spécialisés. Aux sections 3 et 4, nous ferons un survol des ajustements que vous pouvez faire vous-même. Tout autre ajustement ou toute autre réparation doivent être faits par un mécanicien de vélos qualifié.

AVERTISSEMENT : Il est important d'appliquer une force de serrage adéquate sur les fixations, soit les boulons, écrous et vis, de votre vélo. Une fixation trop lâche ne sera pas fixe; une fixation trop serrée peut s'étirer, se déformer ou se briser, ou dénuder les câbles. Dans les deux cas, une force de serrage inadéquate peut causer un bris de pièce, qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber.

2. Assurez-vous qu'aucune pièce n'est desserrée. Soulevez la roue avant de deux ou trois pouces, puis laissez-la rebondir au sol. Est-ce qu'un bruit vous laisse croire qu'une pièce pourrait être desserrée? Est-ce qu'une pièce vous semble lâche? Procédez à une inspection visuelle et tactile du vélo en entier. Y a-t-il des pièces ou des accessoires qui sont desserrés? Si c'est le cas, resserrez-les. En cas d'incertitude, demandez à une personne expérimentée de vérifier.
3. **Pneus et roues :** Assurez-vous que les pneus sont correctement gonflés (voir section 4.G). Pour vérifier, placez une main sur la selle et l'autre, à la jonction du guidon et de la potence. Faites ensuite rebondir légèrement le vélo en y mettant votre poids, et observez la flexion du pneu. Comparez-la à celle que vous observez lorsque les pneus sont correctement gonflés. Ajustez la pression des pneus au besoin.
4. Les pneus sont-ils en bon état? Examinez-les en faisant tourner lentement chaque roue. Ils doivent être exempts de déchirures dans le fil et sur le flanc. Remplacez tout pneu endommagé avant d'utiliser votre vélo.
5. Les roues sont-elles alignées? Faites tourner chaque roue et vérifiez qu'il existe un bon dégagement pour les freins et que les roues ne sont pas voilées. S'il y a un voilage, même léger, ou si le pneu frotte sur les patins de frein ou les touche en roulant, apportez votre vélo dans une boutique de vélos afin qu'un mécanicien qualifié aligne les roues.

MISE EN GARDE : Les roues doivent être alignées afin que les freins sur jante fonctionnent de façon optimale. L'alignement des roues nécessite des compétences et des outils spécialisés. N'essayez pas de redresser une roue à moins que vous ayez les compétences, l'expérience et les outils pour le faire correctement.

6. Les jantes des roues sont-elles propres et en bon état? Assurez-vous que ce soit le cas à la hauteur du talon et, si vous avez des freins sur jante, le long de la surface de freinage. Assurez-vous que la jante est exempte de toute marque d'usure.

AVERTISSEMENT : Les jantes des roues de vélo sont sujettes à l'usure. Informez-vous auprès de votre détaillant à propos de l'usure des jantes. Certaines jantes ont un indicateur d'usure qui devient visible à mesure que s'use la surface de freinage de la jante. Lorsque l'indicateur d'usure de la jante est visible sur le côté de la roue, c'est que la jante a atteint sa limite de vie utile. Si vous roulez sur une roue dont la jante a atteint sa limite de vie utile, vous pourriez causer des bris à la roue, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber.

7. **Freins :** Vérifiez que les freins sont en bon état de marche (voir section 4.C). Pour ce faire, appuyez sur les leviers de frein. Les mécanismes à déclenche rapide des freins sont-ils fermés? Les câbles de freins sont-ils tous en place et fonctionnels? Si vous avez des freins sur jante, les patins de frein appuient-ils complètement sur la jante et sont-ils à angle droit avec elle? Le freinage s'amorce-t-il lorsque les leviers de frein sont enfoncés d'environ un pouce? Pouvez-vous appuyer de toute votre force sur les leviers de frein sans que ceux-ci n'atteignent le guidon? Si ce n'est pas le cas, vous devez faire ajuster vos freins. N'utilisez pas votre vélo jusqu'à ce que les freins aient été adéquatement ajustés par un mécanicien de vélos professionnel.
8. **Dispositif de maintien des roues :** Assurez-vous que les roues avant et arrière sont correctement maintenues en place. Consultez la section 4.A.
9. **Tige de selle :** Si votre tige de selle est munie d'un mécanisme de serrage par came excentrique permettant d'en ajuster facilement la hauteur, vérifiez qu'il est bien ajusté et qu'il est en position fermée. Consultez la section 4.B.
10. **Alignement du guidon et de la selle :** Assurez-vous que la potence et la tige de selle sont centrées par rapport au cadre du vélo et qu'elles sont suffisamment serrées pour qu'il soit impossible de les désaligner. Consultez les sections 3.B et 3.C.
11. **Rallonges de guidon :** Assurez-vous que les poignées du guidon sont fixes et en bon état, sans déchirures ni usure. Le cas échéant, demandez à votre détaillant de les remplacer. Assurez-vous que les rallonges de guidon sont bien enfoncées. Si ce n'est pas le cas, demandez à votre détaillant de corriger la situation avant d'utiliser le vélo. Si le guidon a des rallonges, assurez-vous qu'elles sont bien serrées et immobiles.

AVERTISSEMENT : Des poignées ou des rallonges de guidon desserrées ou endommagées pourraient vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber. Un guidon ou des rallonges mal enfoncés peuvent vous couper et causer des blessures graves, même lors d'un accident mineur.

NOTE TRÈS IMPORTANTE RELATIVE À LA SÉCURITÉ : Veuillez également bien lire et comprendre les renseignements importants sur la durée de vie de votre vélo et de ses pièces à l'annexe B.

D. PREMIÈRE UTILISATION

1. Lorsque vous attacherez votre casque et ferez votre premier tour de vélo pour vous familiariser avec celui-ci, choisissez un environnement contrôlé, loin des voitures, des cyclistes, des obstacles et de tout autre danger potentiel. Familiarisez-vous avec les commandes et le fonctionnement général de votre vélo.
2. Habituez-vous à freiner (voir section 4.C). Essayez d'abord les freins à basse vitesse, en transférant votre poids vers l'arrière du vélo et en appuyant délicatement sur les freins, en commençant par le frein arrière. Un freinage soudain ou une trop grande pression sur le frein avant pourraient vous propulser par-dessus le

guidon. D'ailleurs, en appliquant une trop grande pression sur les freins, vous pourriez bloquer une roue du vélo, ce qui pourrait notamment vous faire perdre la maîtrise du véhicule et vous faire tomber.

3. Si votre vélo a des pédales avec cale-pieds ou des pédales automatiques, exercez-vous à attacher vos pieds aux pédales et à les en détacher. Consultez le paragraphe B.4 ci-dessous et la section 4.E.4.
4. Si votre vélo est muni d'une suspension, habituez-vous à la façon dont la suspension répond au freinage et aux transferts de poids du cycliste. Consultez le paragraphe B.6 ci-dessous et la section 4.F.
5. Exercez-vous à changer les vitesses (voir section 4.D). Souvenez-vous de ne jamais changer les vitesses lorsque vous pédalez vers l'arrière, et de ne jamais pédaler vers l'arrière immédiatement après un changement des vitesses, sinon vous pourriez bloquer la chaîne et causer d'importants dommages au vélo.
6. Habituez-vous au comportement du vélo et n'hésitez pas à l'ajuster pour être à l'aise lors de l'utilisation.
7. Si vous avez des questions, ou si vous sentez que quelque chose ne fonctionne pas comme il le devrait, consultez votre détaillant avant d'utiliser votre vélo de nouveau.

2. SÉCURITÉ

A. PRINCIPES DE BASE

⚠

AVERTISSEMENT : Il est possible que certains accessoires de sécurité soient exigés dans la région où vous roulez. Vous avez la responsabilité de vous familiariser avec la réglementation en vigueur dans les régions où vous roulez à vélo, et de la respecter en vous équipant des accessoires de sécurité exigés pour vous et votre vélo.

Vous avez la responsabilité de connaître et de respecter la réglementation relative aux vélos, à l'éclairage sur les vélos, aux permis de vélo, à l'utilisation sur les trottoirs, sur les pistes cyclables et dans les sentiers, au port du casque et aux remorques de vélo pour enfants, ainsi que la réglementation particulière relative à la circulation à vélo.

1. Portez toujours un casque de vélo qui respecte les normes de certification les plus récentes et qui convient à l'utilisation que vous faites de votre vélo. Suivez toujours les instructions du fabricant du casque pour savoir comment l'ajuster, l'utiliser et l'entretenir. La plupart des blessures graves à vélo sont des blessures à la tête qui auraient pu être évitées si le cycliste avait porté un casque adéquat.

⚠ **AVERTISSEMENT : Ne pas porter de casque à vélo peut mener à de graves blessures ou à la mort.**

2. Procédez toujours à la vérification de sécurité des pièces (voir section 1.C) de votre vélo avant de l'utiliser.
3. Assurez-vous de bien comprendre comment fonctionnent les commandes de votre vélo, notamment les freins (voir section 4.C.), les pédales (voir section 4.E.) et le changement de vitesses (voir section 4.D.).
4. Prenez soin de garder tout membre du corps ou objet à distance des pièces en mouvement, notamment les dents pointues du plateau de pédalier, la chaîne, les pédales, la manivelle de pédalier et les roues.

5. Portez toujours :
    - des chaussures qui restent en place et qui adhèrent bien aux pédales, dont les lacets n'entrent pas en contact avec les pièces en mouvement; n'utilisez jamais votre vélo si vous êtes en sandales ou nu-pieds;
    - des vêtements clairs et visibles qui ne peuvent d'aucune façon s'emmêler dans les pièces du vélo ou rester accrochés à des objets sur le côté de la route ou du sentier;
    - des lunettes qui vous protègent contre la poussière, les saletés en suspension dans l'air et les insectes; optez pour des verres fumés lorsque le soleil est éclatant et pour des verres transparents lorsque le soleil se fait timide.
6. À moins que votre vélo ait été conçu spécialement pour faire des sauts (voir annexe A, Utilisation prévue) ne faites pas de sauts avec votre vélo. Bien qu'il puisse être amusant de faire des sauts avec un vélo, particulièrement avec un BMX ou un vélo de montagne, cela peut causer d'énormes tensions imprévisibles sur le vélo et sur ses pièces. Les cyclistes qui choisissent tout de même de faire des sauts exposent leur vélo à d'importants dommages et risquent de se blesser grièvement. Avant d'essayer de faire des sauts, des cascades ou des courses à vélo, lisez la section 2.F et assurez-vous de bien la comprendre.
7. Roulez à une vitesse appropriée selon les conditions. Les risques augmentent proportionnellement à la vitesse.

B. UTILISATION SÉCURITAIRE

1. Respectez le code de la route et la réglementation relative à la circulation.
2. Vous partagez la route ou la voie cyclable avec d'autres, notamment des automobilistes, des piétons et d'autres cyclistes. Respectez leurs droits.
3. Adoptez une conduite préventive : présumez toujours que les autres ne peuvent pas vous voir.
4. Regardez au loin et soyez prêt à éviter :
    - les véhicules qui ralentissent ou qui tournent, qui s'engagent sur la route ou dans votre voie devant vous, ou qui arrivent derrière vous;
    - les portes des voitures stationnées qui s'ouvrent;
    - les piétons qui traversent la voie;
    - les enfants ou les animaux près de la route;
    - les nids-de-poule, les bouches d'égout, les voies ferrées, les joints de dilatation, les zones de travaux sur la route ou sur les trottoirs, les débris et tout autre obstacle qui pourrait vous obliger à dévier dans une autre voie, bloquer votre roue ou vous causer un accident;
    - tout autre danger et distraction pouvant survenir lors de votre sortie.
5. Circulez sur les voies cyclables, les pistes cyclables ou aussi près du bord de la route que possible, dans le même sens que la circulation, ou selon la réglementation locale.
6. Arrêtez-vous aux panneaux d'arrêt et aux feux de circulation; ralentissez et regardez des deux côtés aux intersections. Souvenez-vous qu'en cas de collision avec un véhicule motorisé, c'est toujours le vélo qui est le plus durement touché; préparez-vous donc à céder le passage, même si vous avez la priorité.
7. Signalez vos virages et arrêts à l'aide des signes approuvés.
8. Ne portez jamais d'écouteurs à vélo. Ils atténuent grandement les sons de la circulation et les sirènes des véhicules d'urgence et vous déconcentrent par rapport à ce qui se passe autour de vous. De plus, leur fil peut s'emmêler dans les pièces en mouvement du vélo, ce qui peut vous en faire perdre la maîtrise.
9. Ne transportez jamais de passager; avant d'installer un siège de bébé ou une remorque, vérifiez auprès de votre détaillant ou du fabricant qu'ils sont compatibles avec votre vélo. Le cas échéant, assurez-vous que le siège de bébé ou la remorque sont correctement fixés et que l'enfant porte un casque réglementaire.

10. Ne transportez rien qui pourrait obstruer votre vue ou qui pourrait nuire à votre maîtrise complète du vélo, ou qui pourrait s'emmêler dans les pièces en mouvement.
11. Ne vous accrochez jamais à un autre véhicule pour vous faire tirer.
12. Ne faites pas de cascades, de cabrés, de sauts ou de course. Si vous choisissez d'en faire quand même, malgré notre mise en garde, consultez immédiatement la section 2.F, Utilisation extrême, cascades et compétition. Évaluez bien vos aptitudes avant de prendre de grands risques implicites à ce genre d'utilisation.
13. Ne serpentez pas entre les véhicules et ne faites pas de mouvement qui pourrait surprendre ceux qui partagent la route avec vous.
14. Respectez la priorité et cédez le passage.
15. N'utilisez jamais votre vélo lorsque vos facultés sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.
16. Si possible, évitez d'utiliser votre vélo lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, lorsque la visibilité est réduite, à l'aube, au crépuscule ou dans la noirceur, ou lorsque vous êtes extrêmement fatigué. Chacune de ces conditions augmente le risque d'accident.

C. UTILISATION DE NUIT

Il est beaucoup plus dangereux d'utiliser un vélo la nuit que le jour. Un cycliste est très difficile à voir pour les automobilistes et les piétons. Par conséquent, les enfants ne doivent jamais faire de vélo à l'aube, au crépuscule ou pendant la nuit. Les adultes qui choisissent de courir des risques élevés en utilisant leur vélo à l'aube, au crépuscule ou la nuit doivent redoubler de prudence et choisir de l'équipement spécialisé qui les aidera à diminuer ces risques. Consultez votre détaillant pour en savoir plus sur l'équipement de sécurité adapté à l'utilisation de nuit.

AVERTISSEMENT : Les réflecteurs ne remplacent pas les lumières obligatoires. Il est dangereux de faire du vélo à l'aube, au crépuscule, pendant la nuit ou à tout autre moment où la visibilité est réduite lorsqu'on ne dispose d'aucun système d'éclairage adéquat ni d'aucuns réflecteurs; une telle utilisation peut causer des blessures graves, voire entraîner la mort.

Les réflecteurs de vélo sont conçus pour réfléchir la lumière provenant des phares des voitures et des lampadaires afin que vous soyez visible et identifiable comme un cycliste en mouvement.

MISE EN GARDE : Vérifiez régulièrement les réflecteurs et leur support de fixation afin de vous assurer qu'ils sont propres, droits, en bon état et bien fixés. Si vos réflecteurs sont brisés, de travers ou lâches, demandez à votre détaillant de les remplacer, de les remettre droits ou de les resserrer, selon le cas.

Les supports de fixation des réflecteurs avant et arrière servent de cran d'arrêt pour empêcher le câble-pont de frein d'atteindre la bande de roulement s'il sort de son mécanisme ou se brise.

AVERTISSEMENT : Ne retirez pas les réflecteurs avant ou arrière ni leur support du vélo. Ils font partie intégrante du système de sécurité du vélo. Un vélo sans réflecteurs n'offre pas une visibilité optimale aux autres usagers de la route. Une collision avec un autre véhicule peut causer des blessures graves, voire entraîner la mort. Les supports de réflecteur peuvent vous protéger en empêchant le câble-pont de frein de

se prendre dans la bande de roulement s'il se brise. Si le câble-pont de frein atteint le pneu, il peut arrêter la roue soudainement, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber.

Si vous choisissez d'utiliser votre vélo dans des conditions où la visibilité est faible, assurez-vous de respecter la réglementation locale relative à l'utilisation de nuit. De plus, nous vous recommandons fortement de prendre les précautions supplémentaires suivantes :

- Équipez votre vélo de lumières avant et arrière alimentées par des piles ou par une dynamo qui respectent les exigences de la réglementation locale et offrent une visibilité adéquate.
- Portez des vêtements et des accessoires réfléchissants de couleur pâle, tels qu'une veste, un brassard et un serre-pantalon réfléchissants, des bandes réfléchissantes sur votre casque et des lumières clignotantes attachées sur vous ou sur votre vélo. Toute source lumineuse qui bouge vous permettra d'attirer l'attention des automobilistes, des piétons et des autres usagers de la route.
- Assurez-vous que vos vêtements et que les objets que vous transportez sur votre vélo n'obstruent pas les réflecteurs ni les lumières.
- Assurez-vous que les réflecteurs de votre vélo sont correctement positionnés et solidement fixés.

Lorsque vous faites du vélo à l'aube, au crépuscule ou pendant la nuit :

- roulez lentement;
- évitez les endroits peu éclairés, ainsi que les zones où la circulation est dense ou rapide;
- évitez les dangers de la route;
- roulez sur des routes que vous connaissez bien, dans la mesure du possible.

Lorsque vous roulez dans une zone où la circulation est dense :

- soyez prévisible – roulez de façon à ce que les conducteurs puissent vous voir et prévoir vos mouvements;
- soyez alerte – adoptez une conduite préventive et attendez-vous à l'imprévisible;
- si vous prévoyez faire souvent du vélo dans une circulation dense, demandez à votre détaillant de vous recommander des cours de conduite sécuritaire dans la circulation ou un bon livre sur le sujet.

3. AJUSTEMENT

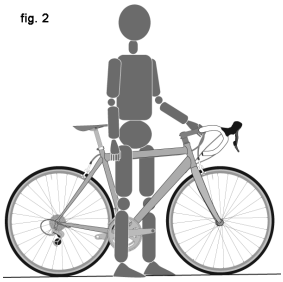
NOTE: Un ajustement adéquat est essentiel à la sécurité, à la performance et au confort à vélo. Il est nécessaire d'avoir l'expérience, les compétences et les outils adéquats pour faire les ajustements adaptés à votre corps et à votre type d'utilisation du vélo. Demandez toujours à votre détaillant de procéder aux ajustements de votre vélo ou, si vous avez l'expérience, les compétences et les outils requis, faites-les vous-même et demandez à votre détaillant de vérifier votre travail avant de prendre la route.

AVERTISSEMENT : Un mauvais ajustement pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber. Si votre nouveau vélo n'est pas bien ajusté, demandez à votre détaillant de l'échanger avant de prendre la route.

A. HAUTEUR EN SURPLOMB

1. **Vélos à cadre triangulaire**

fig. 2



La hauteur en surplomb est la distance entre le sol et le haut du cadre à l'endroit où se trouve votre entrejambe lorsque vous enfourchez le vélo. C'est le premier élément à considérer au moment d'ajuster un vélo (consulter). Pour vérifier si la hauteur en surplomb est correcte, enfourchez votre vélo lorsque vous portez vos chaussures habituelles pour faire du vélo, et sautez vigoureusement sur vos talons. Si votre entrejambe touche le cadre, c'est que le vélo est trop grand pour vous. Le cas échéant, n'utilisez pas le vélo, pas même pour quelques rues. Un vélo que vous utilisez uniquement sur les surfaces pavées devrait avoir une hauteur en surplomb minimale de 5 cm (2 po); un vélo que vous utilisez sur les surfaces non pavées, un espace minimal de 7,5 cm (3 po), et un vélo tout-terrain, un espace minimal de 10 cm (4 po).

2. **Vélos avec cadre passe-pied**

La hauteur en surplomb ne s'applique pas aux vélos dotés de cadres passe-pied. La taille du vélo se mesure plutôt par la hauteur de la selle. Vous devez être capable d'ajuster la position de la selle comme on le décrit à la section B, c'est-à-dire sans dépasser les limites du haut du tube de selle et des repères d'insertion minimale et maximale sur la tige de selle.

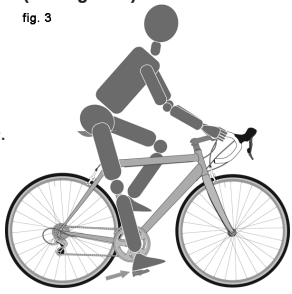
B. POSITION DE LA SELLE

Il est important pour votre confort et votre performance que la selle soit bien ajustée. Si ce n'est pas le cas, consultez votre détaillant.

La selle peut être ajustée dans trois directions :

1. **Ajustement haut-bas. Pour vérifier si votre selle est à la bonne hauteur (voir figure 3) :**

fig. 3



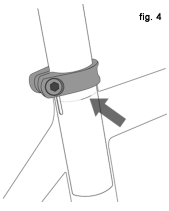
- Asseyez-vous sur la selle;
- Placez un talon sur une pédale;
- Faites tourner la manivelle jusqu'à ce que votre talon soit complètement en bas et que la manivelle soit parallèle au tube de selle.

Si votre jambe n'est pas complètement droite, la hauteur de la selle doit être ajustée. Si vous devez vous déhancher pour atteindre les pédales, la selle est trop haute; si votre jambe est pliée, la selle est trop basse.

Demandez à votre détaillant d'ajuster la selle afin que votre position soit optimale, et de vous montrer comment faire ces ajustements. Si vous faites vous-même les ajustements,

- desserrez le mécanisme de serrage de la tige de selle;
- montez ou descendez la tige de selle le long du tube de la selle;
- assurez-vous que la selle est droite à l'avant et à l'arrière;
- resserrez le mécanisme de serrage de la tige de selle selon la tension recommandée (selon les instructions du fabricant).

fig. 4



Lorsque la selle est à la bonne hauteur, assurez-vous que la tige de selle ne ressort pas du cadre au-delà du repère d'insertion minimale ou maximale (voir figure 4).

AVERTISSEMENT : Si votre tige de selle n'est pas insérée dans le tube de selle comme il est décrit à la section B.1 ci-dessus, la tige de selle, son attache et même le cadre pourraient se briser, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber.

2. **Ajustement avant-arrière.** La selle peut être ajustée vers l'avant ou l'arrière afin que votre position soit optimale. Demandez à votre détaillant d'apporter les ajustements nécessaires et de vous montrer comment faire. Si vous choisissez de faire cet ajustement vous-même, assurez-vous que le mécanisme de serrage serre sur la partie droite des rails et qu'il ne touche pas à la partie courbe, et que vous appliquez la tension recommandée sur les fixations (voir les instructions du fabricant).
3. **Ajustement de l'angle de la selle**.La plupart des gens préfèrent que leur selle soit placée à l'horizontale, mais certains aiment que le devant soit légèrement incliné vers le haut ou vers le bas. Votre détaillant peut ajuster l'angle de la selle ou vous montrer comment le faire.

AVERTISSEMENT : Lorsque vous ajustez l'angle d'une selle avec un mécanisme de serrage à un boulon, assurez-vous toujours que les cannelures sur la surface de contact du mécanisme de serrage ne sont pas usées. Un mécanisme de serrage comportant des cannelures usées ne pourrait pas empêcher la selle de bouger, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber.

Note: Si la tige de selle de votre vélo est munie d'une suspension, le mécanisme pourrait nécessiter un entretien périodique. Demandez à votre détaillant de vous indiquer la fréquence d'entretien recommandée pour la tige de selle à suspension.

De légers ajustements à la position de la selle peuvent avoir un effet remarquable sur la performance et le confort. Pour trouver la meilleure position sur la selle, ne faites qu'un ajustement à la fois.

Si votre selle vous paraît toujours inconfortable malgré un ajustement précis de sa hauteur, de son inclinaison et de sa position avant-arrière, c'est que vous avez peut-être besoin de la changer. Tout comme leurs utilisateurs, les selles ont toutes sortes de formes, tailles et résiliences différentes. Votre détaillant peut vous aider à choisir une selle qui sera confortable une fois bien ajustée à votre corps et à l'utilisation dont vous ferez de votre vélo.

C. HAUTEUR ET ANGLE DU GUIDON

Votre vélo est équipé soit d'une potence sans filetage, qui se fixe à l'extérieur de la colonne de direction, soit d'une potence de type plongeur, qui se fixe à l'intérieur de la colonne de direction au moyen d'un expandeur. Si vous n'êtes pas complètement certain du type de potence dont est doté votre vélo, consultez votre détaillant.

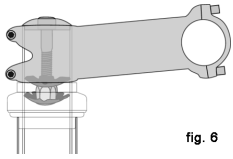


fig. 6

Si votre vélo a une potence sans filetage (voir figure 6), votre détaillant sera en mesure d'ajuster la hauteur du guidon en déplaçant au-dessus de la potence les entretoises qui se trouvent sous la potence, ou vice versa. Si c'est impossible, vous devrez vous procurer une potence de longueur ou de hauteur différente. Consultez votre détaillant; n'essayez pas de le faire vous-même, puisque ces manipulations nécessitent des connaissances particulières.

Si votre vélo a une potence de type plongeur (voir figure 7), vous pouvez demander à votre détaillant d'ajuster légèrement la hauteur du guidon en ajustant la hauteur de la potence.

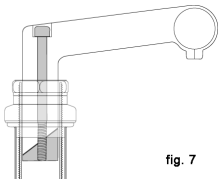


fig. 7

Les potences de type plongeur ont un marquage à l'acide ou une estampille sur leur tige indiquant les repères d'insertion minimale ou maximale. Ce repère ne doit pas être visible au-dessus du jeu de direction.

AVERTISSEMENT : Le repère d'insertion minimale sur la potence de type plongeur ne doit pas être visible au-dessus du jeu de direction, sans quoi la potence pourrait se briser ou endommager la colonne de direction, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo ou vous faire tomber.

Certains vélos sont équipés d'une potence dont l'angle est ajustable. Si c'est le cas pour votre vélo, demandez à votre détaillant de vous montrer comment l'ajuster. N'essayez pas d'ajuster l'angle de la potence vous-même puisque pour ce faire, il pourrait aussi vous falloir ajuster d'autres réglages du vélo.

AVERTISSEMENT : Appliquez toujours une force de serrage adéquate sur les fixations. Les boulons trop serrés peuvent s'étirer et se déformer; ceux qui sont trop lâches peuvent bouger et s'user. Dans les deux cas, le boulon pourrait se briser soudainement, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber.

Votre détaillant peut aussi modifier l'angle du guidon et des rallonges.

AVERTISSEMENT : Un boulon de fixation de la potence, du guidon ou des rallonges de guidon mal serré peut nuire au mouvement du système de direction, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise du vélo et vous faire tomber. Placez la roue avant entre vos jambes et essayez de tourner d'un bloc le guidon et la potence. Si vous réussissez à tourner la potence indépendamment de la roue avant, à tourner le guidon indépendamment de la potence, ou à tourner les rallonges de guidon indépendamment du guidon, c'est que les boulons ne sont pas assez serrés.

D. AJUSTEMENT DE LA POSITION DES LEVIERS DE COMMANDE

Il est possible de modifier l'angle des leviers de frein et de vitesses et leur position sur le guidon. Demandez à votre détaillant de faire ces ajustements pour vous. Si vous choisissez de les faire vous-même, assurez-vous d'appliquer la force de serrage recommandée sur les fixations (voir les instructions du fabricant).

E. PORTÉE DES FREINS

De nombreux vélos ont des leviers de frein dont la portée est ajustable. Si vous avez de petites mains ou si vous trouvez qu'il est difficile d'enfoncer les leviers de frein, votre détaillant peut ajuster la portée des leviers ou installer des leviers à portée plus courte.

4. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

A. ROUES

Les roues d'un vélo sont conçues pour être enlevées afin de faciliter le transport et la réparation de crevaisons. Règle générale, les axes sont insérés dans des trous appelés « pattes » sur la fourche et le cadre. Toutefois, certains vélos de montagne et de ville sont dotés de roues à « axe traversant ».

Si vous possédez un vélo de montagne ou de ville équipé d'un axe traversant à la roue avant ou arrière, assurez-vous que votre détaillant vous a remis les instructions du fabricant et suivez-les pour installer ou enlever une telle roue. Si vous ne savez pas ce qu'est un axe traversant, informez-vous auprès de votre détaillant.

Si votre vélo n'est pas équipé d'axes traversants, vos roues seront fixées d'une des trois façons suivantes :

- Un axe creux traversé par une tige (« broche de blocage ») avec un écrou de réglage de la tension à l'une des extrémités et une came excentrique à l'autre (mécanisme de serrage par came, figures 8a et 8b).
- Un axe creux traversé par une tige (« broche de blocage ») avec un écrou à l'une des extrémités et un socle à l'autre extrémité pour une clé hexagonale, un levier de blocage ou un autre outil de serrage (boulon traversant, figure 9).

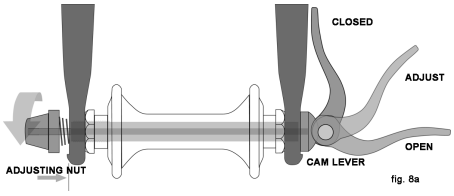


fig. 8a

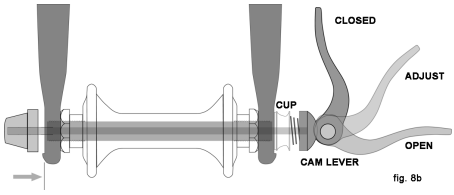


fig. 8b

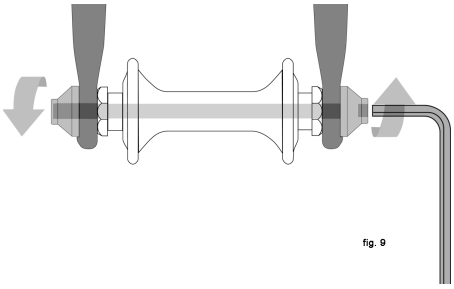


fig. 9

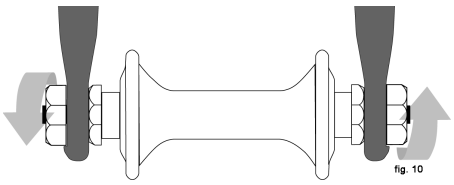


fig. 10

Des écrous hexagonaux ou des boulons à clé hexagonale vissés sur ou dans l'axe du moyeu (Il se peut que votre vélo soit équipé de systèmes de fixation différents pour les roues avant et arrière. Vérifiez auprès de votre détaillant).

Il est primordial de bien comprendre la méthode de fixation des roues de votre vélo et la façon de fixer correctement les roues, et de connaître la bonne force de serrage à appliquer. Demandez à votre détaillant de vous montrer la méthode d'installation et de retrait adéquate pour les roues de votre vélo, et demandez-lui les manuels d'instructions disponibles.

AVERTISSEMENT : Si vous utilisez un vélo sur lequel une roue n'est pas correctement fixée, celle-ci pourrait se voiler ou se détacher, ce qui pourrait causer des blessures graves, voire entraîner la mort. Il est donc impératif :

1. **de demander l'aide de votre détaillant pour être certain de bien connaître la marche à suivre pour poser et enlever les roues de façon sécuritaire;**
2. **de comprendre et d'appliquer la bonne technique de serrage pour vos roues;**
3. **de vérifier avant chaque sortie à vélo que les roues sont bien serrées. Lorsqu'une roue est bien bloquée, le serrage de la came doit laisser une marque sur la surface des pattes.**

1. Dispositifs secondaires de maintien de la roue avant

La fourche avant de la plupart des vélos est équipée d'un dispositif secondaire de maintien de la roue visant à réduire le risque de perte de la roue si celle-ci n'est pas bien fixée. Ce dispositif ne remplace aucunement un serrage adéquat de la roue avant.

Il existe deux grandes catégories de dispositifs secondaires de maintien :

a. ceux de types amovibles, c'est-à-dire ajoutés par le fabricant au moyeu de la roue avant ou à la fourche avant;

b. ceux de types intégrés, c'est-à-dire moulés, coulés ou usinés sur les faces extérieures des pattes de la fourche avant.

Demandez à votre détaillant de vous donner plus de renseignements sur le type de dispositif secondaire de maintien de votre vélo.

AVERTISSEMENT : N'enlevez pas ou ne désactivez pas le dispositif secondaire de maintien. Comme son nom l'indique, il s'agit d'un système de sécurité supplémentaire en cas de mauvais ajustement. Si la roue n'est pas bien fixée, le dispositif secondaire de maintien permet de réduire le risque que la roue ne se décroche de la fourche. Si vous enlevez ou désactivez le dispositif, votre garantie pourrait être annulée.

Les dispositifs secondaires de maintien ne remplacent pas une fixation adéquate de la roue. Si vous ne serrez pas la roue comme il se doit, elle risque de se voiler ou de se détacher, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber, et possiblement vous causer des blessures graves, voire la mort.

2. Roues équipées d'un mécanisme de serrage par came

À l'heure actuelle, il existe deux types de mécanisme de serrage des roues par came excentrique : le mécanisme classique à came excentrique (voir figure 8a) et le mécanisme à came et à bague (voir figure 8b). Dans les deux cas, la roue du vélo est fixée grâce à un serrage par came excentrique. Il se peut que votre vélo soit équipé d'un mécanisme à came et à bague sur la roue avant et d'un mécanisme classique sur la roue arrière.

a. Ajustement du mécanisme classique de serrage par came (figure 8a)

Le moyeu de la roue est bloqué par la force qu'exerce la came excentrique sur l'une des pattes et par l'écrou de réglage de la tension, vissé sur la broche de blocage, qui pousse sur l'autre patte. L'intensité de la force de serrage est contrôlée grâce à l'écrou de réglage de la tension. Pour augmenter le serrage,

tournez l'écrou dans le sens horaire tout en empêchant le levier à came de tourner; si vous tournez l'écrou dans le sens antihoraire, tout en maintenant le levier à came en place, vous réduirez le serrage. Il ne suffit parfois que d'un demi-tour d'écrou pour faire la différence entre un serrage sécuritaire et un serrage qui ne l'est pas.

AVERTISSEMENT : Toute la puissance offerte par la came est nécessaire pour bien fixer la roue. Il n'est pas suffisant de maintenir l'écrou d'une main et de tourner le plus possible le levier de l'autre comme un écrou à oreilles; la roue ne sera pas fixée sur les pattes de façon aussi sécuritaire qu'avec l'action du levier à came. Consultez également le premier AVERTISSEMENT de cette section

b. Ajustement du mécanisme de serrage par came et bague (figure 8b)

Votre détaillant aura ajusté correctement le mécanisme de serrage par came et bague de votre roue avant. Demandez-lui de le vérifier tous les six mois. N'utilisez jamais une roue dotée de ce mécanisme sur un autre vélo que celui pour lequel votre détaillant l'a ajusté.

3. Installation et démontage des roues

AVERTISSEMENT : N'essayez pas d'enlever les roues si votre vélo est équipé d'un frein dans le moyeu, comme un frein à contre-pédalage à l'arrière ou un frein à tambour, à bande ou à rouleau à l'avant ou à l'arrière, ou s'il est doté d'un moyeu arrière à vitesses intégrées. Le démontage et l'installation des moyeux avec frein ou à vitesses intégrées nécessitent des connaissances spécialisées. Un démontage ou un assemblage incorrect peut entraîner le mauvais fonctionnement des freins ou des vitesses, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber.

MISE EN GARDE : Si votre vélo est équipé d'un frein à disque, faites preuve de prudence lorsque vous touchez au disque et à l'étrier de frein. Le bord du disque est coupant, et le disque et l'étrier peuvent devenir très chauds lors de l'utilisation.

a. Démontage d'une roue avant avec frein à disque ou frein sur jante

1) Si votre vélo est équipé de freins sur jante, libérez le mécanisme à déclenche rapide des freins pour augmenter le dégagement entre la jante et les patins de frein (voir section 4.C, figures 11 à 15).
2) Si votre vélo est doté d'une roue avant avec mécanisme de serrage par came, faites passer le levier à came de la position BARRÉ ou FERMÉ à la position OUVERT (voir figures 8a et 8b). Si votre vélo est plutôt équipé d'une roue avant boulonnée ou à boulon traversant, desserrez les pièces de fixation de quelques tours (dans le sens antihoraire) à l'aide de la clé ou la clavette appropriée, ou avec le levier intégré.
3) Si la fourche avant est dotée d'un dispositif secondaire de maintien de type amovible, désactivez-le. Si elle est équipée d'un dispositif secondaire de maintien intégré et d'un mécanisme classique de serrage par came (voir figure 8a), dévissez l'écrou de réglage de la tension jusqu'à ce qu'il soit possible de retirer la roue des pattes. Si la roue avant possède un mécanisme de serrage par came et

bague (voir figure 8b), serrez la bague et le levier à came ensemble tout en retirant la roue. Vous n'avez pas besoin de faire pivoter de composant avec un mécanisme à came et à bague.

Vous devrez peut-être donner un petit coup avec votre paume sur le dessus de la roue pour que cette dernière se décroche de la fourche avant.

b. Installation d'une roue avant avec frein à disque ou frein sur jante

MISE EN GARDE : Si votre vélo est équipé d'un frein à disque à l'avant, faites attention de ne pas endommager le disque, l'étrier de frein ou les patins de frein lors de l'insertion du disque dans l'étrier. N'activez jamais le levier d'un frein à disque avant que le disque ne soit bien inséré dans l'étrier. Consultez également la section 4.C.

1) Si votre vélo est doté d'une roue avant avec mécanisme de serrage par came, placez le levier à came en position OUVERT, soit en l'éloignant de la roue (voir figure 8b). Si votre vélo est plutôt équipé d'une roue avant boulonnée ou à boulon traversant, passez à l'étape suivante.
2) En vous assurant de placer la fourche de direction vers l'avant, insérez la roue entre les fourreaux de la fourche pour que l'axe repose fermement sur les pattes. Le levier à came, le cas échéant, devrait être sur le côté gauche du cycliste lorsqu'il monte le vélo (voir figures 8a et 8b). Si votre vélo est équipé d'un dispositif secondaire de maintien de type amovible, activez-le.
3) Si votre vélo possède un mécanisme classique de serrage par came, maintenez le levier à came en position AJUSTEMENT avec votre main droite et serrez l'écrou de réglage de la tension le plus possible avec votre main gauche, pour qu'il pousse contre la patte de la fourche (voir figure 8a). Si votre vélo possède un mécanisme à came et à bague, l'écrou et la bague (voir figure 8b) devraient s'être enfoncés dans les pattes de la fourche, et aucun ajustement ne devrait être nécessaire.
4) Poussez fermement la roue vers le haut du trou des pattes de la fourche tout en centrant la jante de la roue dans la fourche, puis :
   a) avec une roue à mécanisme de serrage par came, poussez le levier à came vers le haut et placez-le en position FERMÉ (voir figures 8a et 8b). Le levier devrait alors être parallèle au fourreau de la fourche et courbé vers la roue. Pour que le serrage par came soit bien exécuté, vous devez tenir le fourreau d'une main comme appui pour pousser le levier, et ce dernier doit clairement laisser son empreinte dans votre paume;
   b) avec une roue boulonnée ou à boulon traversant, serrez les pièces de fixation selon les directives du fabricant du moyeu.

NOTE: Avec un mécanisme classique de serrage par came, si vous n'arrivez pas à pousser complètement le levier en position parallèle au fourreau de la fourche, replacez le levier en position OUVERT. Tournez ensuite l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens antihoraire, puis essayez de resserrer le levier.

AVERTISSEMENT : Il faut exercer une force considérable pour bloquer correctement une roue avec un mécanisme de serrage par came. Si vous pouvez fermer complètement le levier à came sans avoir à utiliser le fourreau de la fourche comme appui, si le levier ne laisse pas clairement son empreinte dans votre paume ou si les cannelures du mécanisme de fixation ne laissent aucune marque sur les pattes de la fourche, c'est que la tension n'est pas suffisante. Placez le levier en position OUVERT, tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens horaire, puis essayez de resserrer le levier. Consultez également le premier AVERTISSEMENT de cette section.

5) Si vous avez libéré le mécanisme à déclenche rapide des freins à l'étape 3. a. 1) ci-dessus, enclenchez-le pour rétablir le dégagement normal entre la jante et les patins de frein.

6) Faites tourner la roue pour vous assurer qu'elle est bien centrée et qu'elle ne touche pas aux patins de frein; serrez le levier de frein et vérifiez que les freins fonctionnent correctement.

c. Démontage d'une roue arrière avec frein à disque ou frein sur jante

1) Si vous avez un vélo à plusieurs vitesses avec dérailleurs : placez le dérailleur arrière à la plus haute vitesse (le pignon arrière le plus petit et le plus à l'extérieur). Si votre vélo est équipé d'un moyeu arrière à vitesses intégrées, communiquez avec votre détaillant ou consultez les directives du fabricant du moyeu avant d'essayer d'enlever la roue arrière. Si vous avez un vélo monovitesse avec freins sur jante ou à disque, sautez à l'étape 4 ci-dessous.

2) Si votre vélo est équipé de freins sur jante, libérez le mécanisme à déclenche rapide des freins pour augmenter le dégagement entre la jante et les patins de frein (voir section 4.C, figures 11 à 15).

3) Sur un vélo à dérailleurs, tirez le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite.

4) Sur une roue à mécanisme de serrage par came, placez le levier à déclenche rapide (à came) en position OUVERT (voir figure 8b). Sur une roue boulonnée ou à boulon traversant, desserrez les pièces de fixation à l'aide de la clé ou la clavette appropriée, ou avec le levier intégré; poussez ensuite la roue vers l'avant jusqu'à ce que vous puissiez retirer la chaîne du pignon arrière.

5) Soulevez la roue arrière de quelques pouces du sol et retirez-la des pattes arrière.

d. Installation d'une roue arrière avec frein à disque ou frein sur jante

⚠

MISE EN GARDE : Si votre vélo est équipé d'un frein à disque à l'arrière, faites attention de ne pas endommager le disque, l'étrier de frein ou les patins de frein lors de l'insertion du disque dans l'étrier. N'activez jamais le levier d'un frein à disque avant que le disque ne soit bien inséré dans l'étrier.

1) Sur une roue à mécanisme de serrage par came, placez le levier à came en position OUVERT (voir figures 8a et 8b). Le levier devrait être du côté de la roue opposé au dérailleur et aux pignons de la roue libre.

2) Sur un vélo à dérailleurs, assurez-vous que le dérailleur arrière est toujours à la plus haute vitesse (le pignon le plus éloigné de la roue), puis tirez sur le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite. Placez la chaîne sur le plus petit pignon de la roue libre.

3) Sur un vélo monovitesse, enlevez la chaîne du pignon avant pour que vous ayez plus de jeu dans la chaîne. Placez la chaîne sur le pignon de la roue arrière.

4) Insérez la roue dans les pattes arrière du cadre et tirez vers l'arrière pour qu'elle s'y enfonce jusqu'au fond.

5) Sur un vélo monovitesse ou doté d'un moyeu à vitesses intégrées, replacez la chaîne sur le plateau de pédalier; tirez la roue vers l'arrière dans les pattes arrière en vous assurant qu'elle soit bien alignée au cadre et que la chaîne ait environ 1⁄4 po de jeu à la verticale.

6) Avec une roue à mécanisme de serrage par came, poussez le levier à came vers le haut et placez-le en position FERMÉ (voir figures 8a et 8b). Le levier devrait alors être parallèle au hauban ou à la base et courbé vers la roue. Pour que le serrage par came soit bien exécuté, vous devez tenir le hauban ou la base d'une main comme appui pour pousser le levier, et ce dernier doit clairement laisser son empreinte dans votre paume.

7) Avec une roue boulonnée ou à boulon traversant, serrez les pièces de fixation selon les directives du fabricant du moyeu.

NOTE : Avec un mécanisme classique de serrage par came, si vous n'arrivez pas à pousser complètement le levier en position parallèle au hauban ou à la base, replacez le levier en position OUVERT. Tournez ensuite l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens antihoraire, puis essayez de resserrer le levier.

⚠

AVERTISSEMENT : Il faut exercer une force considérable pour bloquer correctement une roue avec un mécanisme de serrage par came. Si vous pouvez fermer complètement le levier à came sans avoir à utiliser le hauban ou la base comme appui, si le levier ne laisse pas clairement son empreinte dans votre paume ou si les cannelures du mécanisme de fixation ne laissent aucune marque sur les pattes, c'est que la tension n'est pas suffisante. Placez le levier en position OUVERT, tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens horaire, puis essayez de resserrer le levier. Consultez également le premier AVERTISSEMENT de cette section.

8) Si vous avez libéré le mécanisme à déclenche rapide des freins à l'étape 3. c. 2) ci-dessus, enclenchez-le pour rétablir le dégagement normal entre la jante et les patins de frein.
9) Faites tourner la roue pour vous assurer qu'elle est bien centrée et qu'elle ne touche pas aux patins de frein; serrez le levier de frein et vérifiez que les freins fonctionnent correctement.

B. MÉCANISME DE SERRAGE PAR CAME DE LA TIGE DE SELLE

Certains vélos sont équipés d'un mécanisme de serrage par came de la tige de selle. Ce mécanisme fonctionne exactement comme le mécanisme classique de serrage par came des roues (voir section 4.A.2). Il est constitué d'un long boulon avec un levier à une extrémité et un écrou à l'autre, et utilise une came excentrique pour fixer fermement la tige de selle (voir figure 8a).

⚠

AVERTISSEMENT : selle pourrait tourner ou vaciller, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber. Pour cette raison :

1. **demandez l'aide de votre détaillant pour être certain de bien connaître la marche à suivre pour fixer la tige de selle;**
2. **assurez-vous de comprendre et d'appliquer la bonne technique de serrage de la tige de selle;**
3. **vérifiez avant chaque sortie à vélo que la tige de selle est bien serrée.**

Ajustement du mécanisme de serrage par came de la tige de selle

L'action de la came serre le collier de selle autour de la tige pour que cette dernière reste bien en place. L'intensité de la force de serrage est contrôlée grâce à l'écrou de réglage de la tension. Pour augmenter le serrage, tournez l'écrou dans le sens horaire tout en empêchant le levier à came de tourner; si vous tournez l'écrou dans le sens antihoraire, tout en maintenant le levier à came en place, vous réduirez le serrage. Il ne suffit parfois que d'un demi-tour d'écrou pour faire la différence entre un serrage sécuritaire et un serrage qui ne l'est pas.

AVERTISSEMENT : Toute la puissance offerte par la came est nécessaire pour bien fixer la tige de selle. Il n'est pas suffisant de maintenir l'écrou d'une main et de tourner le plus possible le levier de l'autre comme un écrou à oreilles; la tige de selle ne sera pas fixée de façon aussi sécuritaire qu'avec l'action du levier à came.

AVERTISSEMENT : Si vous pouvez fermer complètement le levier à came sans avoir à utiliser la tige de selle ou un des tubes du cadre comme appui ou si le levier ne laisse pas clairement son empreinte dans votre paume, c'est que la tension n'est pas suffisante. Placez le levier en position OUVERT, tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens horaire, puis réessayez.

C. FREINS

Il existe trois grands types de freins pour vélos : les freins sur jante, composés de deux patins de frein qui serrent la jante de la roue; les freins à disque, composés de deux patins de frein qui serrent un disque installé sur le moyeu; et les freins intégrés au moyeu. Les trois types peuvent être actionnés par un levier fixé au guidon. Sur certains modèles de vélo, les freins intégrés au moyeu sont activés par le pédalage arrière. Il s'agit dans ce cas de freins à rétropédalage, décrits à l'annexe C.

AVERTISSEMENT :

1. **Il est dangereux de rouler à vélo lorsque les freins sont mal ajustés, les patins de frein sont complètement usés ou des marques d'usure sont visibles sur la jante; une telle utilisation peut causer des blessures graves, voire entraîner la mort.**
2. **Si vous freinez trop brusquement, les roues pourraient se bloquer, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber. Une application brusque ou excessive des freins avant pourrait également vous propulser au-dessus du guidon, ce qui pourrait vous causer des blessures graves, voire la mort.**
3. **Certains freins de vélo, comme les freins à disque (voir figure 11) et les freins à tirage linéaire (voir figure 12), sont très puissants. Soyez d'autant plus vigilant avec ces freins et veillez à bien vous y familiariser.**
4. **Certains freins de vélo sont équipés d'un modulateur de la force de freinage, un petit dispositif cylindrique par lequel passe le câble de frein et qui offre une application progressive de la force de freinage. Avec le modulateur, lorsque l'on appuie sur le levier de frein, la force appliquée en début de freinage est plus douce et augmente progressivement jusqu'à ce qu'elle atteigne son maximum. Si votre vélo est doté d'un tel modulateur, veillez à vous familiariser avec ses caractéristiques d'utilisation.**

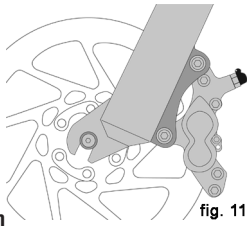


fig. 11

5. **Les freins à disque peuvent devenir très chauds lors d'une utilisation prolongée. N'y touchez pas avant qu'ils n'aient eu amplement le temps de refroidir.**
6. **Référez-vous aux directives du fabricant à l'égard de l'utilisation et de l'entretien des freins de votre vélo et de la fréquence de remplacement des patins de frein. Si vous n'avez pas les directives du fabricant, communiquez avec votre détaillant ou directement avec le fabricant des freins.**
7. **Si vous remplacez des pièces usées ou brisées, tâchez d'utiliser seulement des pièces d'origine, approuvées par le fabricant.**

1. Contrôles et caractéristiques des freins

Il est très important pour votre sécurité que vous appreniez et reteniez à quel frein est lié chacun des leviers de frein sur votre vélo. Règle générale, en Amérique du Nord, le levier de droite contrôle le frein arrière et celui de gauche, le frein avant; pour vérifier la configuration de vos freins, appuyez sur un des leviers de frein et observez quel frein est activé, celui de la roue avant ou arrière. Faites ensuite cette même opération avec l'autre levier.

Assurez-vous d'être capable d'atteindre et de serrer les leviers de frein sans difficulté. Si vos mains sont trop petites pour bien utiliser les leviers, communiquez avec votre détaillant avant d'utiliser votre vélo. Il faudra peut-être ajuster la portée des leviers, si possible, ou installer un autre type de levier de frein.

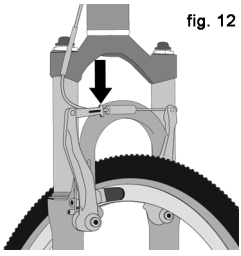


fig. 12

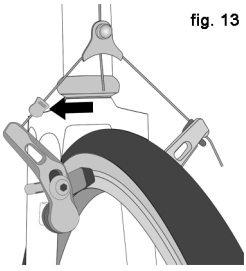


fig. 13

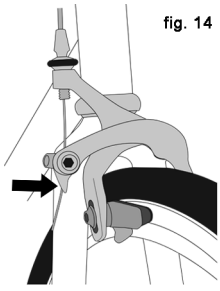


fig. 14

2. Fonctionnement des freins

Le freinage d'un vélo est assuré par la friction entre les surfaces de freinage. Pour vous assurer d'un maximum de friction, gardez les jantes et les patins de frein ou le disque et l'étrier de frein, selon le cas, bien propres, c'est-à-dire exempts de saleté, de lubrifiants, de cires et de substances de polissage.

Les freins servent à arrêter, certes, mais aussi à contrôler votre vitesse. La force de freinage maximale de chaque roue est atteinte juste avant que la roue ne se « bloque » (arrête de tourner) et commence à déraper. Une fois le dérapage entamé, vous perdez presque entièrement la force de freinage et le contrôle de la direction. Vous devez donc vous exercer à ralentir et arrêter doucement, sans provoquer le blocage des roues.

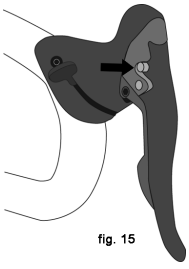


fig. 15

On appelle cette technique la modulation progressive du freinage : plutôt que d'enfoncer le levier de frein directement à la position correspondant à la force de freinage qui vous semble nécessaire, il convient d'appuyer doucement et d'augmenter progressivement la force de freinage. Si vous sentez que la roue commence à bloquer, relâchez un peu le levier pour laisser la roue tourner légèrement.

Lorsque vous appliquez les freins (un seul ou les deux), votre vélo commence à ralentir, mais votre corps, lui, tend à continuer d'avancer à la même vitesse. Ce phénomène entraîne le transfert de votre poids sur la roue avant ou, en cas de freinage brusque, sur le moyeu de la roue avant, ce qui pourrait vous propulser au-dessus du guidon.

Tout est bien différent lorsque vous roulez sur une surface souple ou par temps pluvieux. Par exemple, le temps d'arrêt est plus long. Le pneu adhère moins bien au sol : les roues ont moins de traction lors du freinage et de la prise de virages, et elles bloquent sous une force de freinage moindre. De plus, l'humidité et la saleté sur les patins de frein réduisent leur capacité d'adhérence. Pour garder le contrôle sur des surfaces souples ou mouillées, il faut simplement aller moins vite.

D. CHANGEMENT DES VITESSES

Si vous possédez un vélo à plusieurs vitesses, il sera équipé de dérailleurs (voir point 1 ci-dessous) ou d'un moyeu à vitesses intégrées (voir point 2 ci-dessous), ou même, dans certains cas, des deux systèmes.

1. Fonctionnement des dérailleurs

Si votre vélo est doté de dérailleurs, le mécanisme de changement de vitesse comprendra :

- une cassette arrière ou une roue libre avec pignons
- un dérailleur arrière;
- un dérailleur avant (habituellement);
- une ou deux manettes de dérailleur;
- une, deux ou trois roues dentées avant, appelées « plateaux »;
- une chaîne d'entraînement.

a. Changement des vitesses

Il existe plusieurs types et styles de commandes de changement de vitesse : à leviers, à poignées tournantes, à gâchettes, intégrées aux leviers de frein et à boutons-poussoirs. Demandez à votre détaillant de vous dire quel type de commandes de changement de vitesse se trouve sur votre vélo et de vous en expliquer le fonctionnement.

Il est facile de s'y perdre dans le jargon du changement des vitesses. Lorsque l'on baisse de vitesse, on passe à un braquet inférieur ou plus « lent », avec lequel il est plus facile de pédaler. Lorsque l'on monte de vitesse, on passe à un braquet supérieur ou plus « rapide », avec lequel il est plus difficile de pédaler. Ce qui peut être déroutant, c'est que ce qui se passe sur le dérailleur avant est l'inverse de ce qui se passe sur le dérailleur arrière (pour en savoir plus, lisez les points Changement des vitesses sur le dérailleur arrière et Changement des vitesses sur le dérailleur avant ci-dessous).

MISE EN GARDE : Ne déplacez jamais la manette de dérailleur lorsque vous pédalez vers l'arrière et ne pédalez jamais vers l'arrière immédiatement après avoir utilisé la manette de dérailleur. Cela pourrait faire bloquer la chaîne et causer d'importants dommages au vélo.

b. Changement des vitesses sur le dérailleur arrière

Le dérailleur arrière est contrôlé par la manette de dérailleur droite. Le dérailleur arrière fait passer la chaîne d'entraînement d'un pignon à un autre. Les plus petits pignons du dérailleur offrent un rapport de vitesse plus élevé. Il est plus difficile de pédaler dans ces positions, mais vous parcourez une plus grande distance à chaque coup de pédale. Les plus grands pignons offrent un rapport de vitesse moindre.

c. Changement des vitesses sur le dérailleur avant

Le dérailleur avant, contrôlé par la manette de dérailleur gauche, fait passer la chaîne entre le plus grand plateau et le plus petit. En faisant passer la chaîne sur un plateau plus petit, on facilite le pédalage (baisse de la vitesse). Inversement, si on fait passer la chaîne sur un plateau plus grand, on augmente l'effort de pédalage nécessaire (montée de la vitesse).

d. Choix de la vitesse

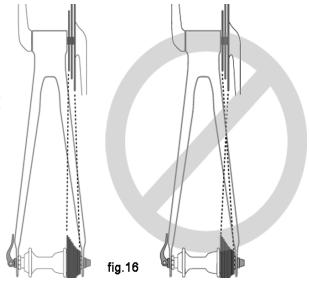


fig.16

Pour les côtes très escarpées, il convient d'utiliser le plus grand pignon arrière et le plus petit plateau avant (voir figure 16). Pour obtenir le maximum de vitesse, il faut plutôt opter pour le plus petit pignon à l'arrière et le plus grand plateau à l'avant. Il n'est pas nécessaire de changer les vitesses de façon successive. Trouvez plutôt la vitesse de « départ » qui correspond à votre degré d'expérience, c'est-à-dire une vitesse assez grande pour permettre une accélération rapide, mais à laquelle vous pouvez partir sans vaciller; essayez de monter et de baisser de vitesse pour avoir un aperçu des différentes combinaisons possibles. Commencez par vous familiariser avec le changement des vitesses dans des endroits peu achalandés, où il n'y a pas d'obstacles ou de dangers, jusqu'à ce que vous soyez plus confiant. .

⚠

AVERTISSEMENT : Ne faites jamais passer la chaîne à la couronne (pignon ou plateau) la plus grande ou la plus petite d'un dérailleur si le changement des vitesses ne se fait pas en douceur. Le dérailleur est peut-être mal ajusté et la chaîne pourrait bloquer, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber.

e. Échec du changement des vitesses

Si vous essayez de déplacer la commande de changement de vitesse à plusieurs reprises et que le dérailleur ne change pas de vitesse en douceur, il est fort possible que le mécanisme soit mal ajusté. Apportez votre vélo chez votre détaillant pour qu'il soit réajusté.

2. Fonctionnement d'un moyeu à vitesses intégrées

Si votre vélo est équipé d'un moyeu à vitesses intégrées, le mécanisme de changement de vitesse comprendra :

- un moyeu à 3, 5, 7, 8 ou 12 vitesses, ou un moyeu à variation continue;
- une ou deux manettes de changement de vitesse;
- un ou deux câbles de commande;
- une roue dentée avant, appelée « plateau »;
- une chaîne d'entraînement.

a. Changement des vitesses avec un moyeu à vitesses intégrées

Pour changer de vitesse avec un moyeu à vitesses intégrées, il suffit de déplacer la manette de changement de vitesse à la position correspondant au rapport de vitesse voulu. Après avoir déplacé la manette à la position désirée, réduisez la pression sur les pédales pendant quelques secondes afin de permettre au moyeu d'effectuer le changement.

b. Choix de la vitesse

La vitesse portant le chiffre le plus bas (1) est idéale pour les côtes très escarpées. La vitesse au chiffre le plus élevé offre le maximum d'accélération.

c. Échec du changement de vitesse

Si vous essayez de déplacer la manette à plusieurs reprises et que le changement de vitesse ne se fait pas en douceur, il est fort possible que le mécanisme soit mal ajusté. Apportez votre vélo chez votre détaillant pour qu'il soit réajusté.

E. PÉDALES

1. Certains vélos sont équipés de pédales aux surfaces coupantes qui peuvent être dangereuses. Ces surfaces sont conçues dans une optique de sécurité pour le cycliste, car elles augmentent l'adhérence entre la chaus sure de ce dernier et la pédale. Si votre vélo possède ce genre de pédales haute performance, soyez très vigilant pour éviter de vous blesser grièvement avec les surfaces coupantes. Selon votre style de conduite et votre degré d'expertise, vous pourriez opter pour un type de pédale moins dangereux ou choisir de porter des protège-tibias. Votre détaillant peut vous proposer différentes options et vous faire des recommandations à ce sujet.

2. Les cale-pieds et les courroies servent à maintenir les pieds dans la bonne position sur les pédales. Le cale-pied permet de garder l'avant-pied sur l'axe de pédale, ce qui offre le maximum de puissance de pédalage. La courroie du cale-pied, lorsque bien serrée, fait en sorte que le pied reste appuyé sur la pédale pendant tout le cycle de rotation. Bien que les cale-pieds et les courroies soient utiles avec tous les types de chaussures, elles offrent le maximum d'avantages avec des chaussures de vélo conçues spécialement pour ces dispositifs. Votre détaillant saura vous expliquer plus en détail le fonctionnement des cale-pieds et des courroies. Il est déconseillé de porter des chaussures avec des semelles épaisses nervurées ou des trépointes, car elles pourraient compliquer l'insertion et le retrait des pieds dans les cale-pieds.

AVERTISSEMENT : Il faut un certain entraînement avant d'être capable de placer ses pieds dans les cale-pieds à courroie et de les en retirer. Avant que cette action ne devienne un réflexe, elle nécessitera de la concentration; vous pourriez donc être distrait, perdre la maîtrise de votre vélo et tomber. Commencez par vous familiariser avec les cale-pieds et les courroies dans des endroits peu achalandés, où il n'y a pas d'obstacles ou de dangers. Ne serrez pas les courroies avant que votre technique et votre aisance avec les cale-pieds ne le permettent. Ne roulez jamais dans un endroit achalandé avec les courroies serrées.

3. Les pédales automatiques permettent aussi de maintenir les pieds dans la bonne position pour obtenir le pédalage le plus efficace possible. Elles fonctionnent grâce à une petite plaque, appelée « cale », qui est placée sous la chaussure du cycliste et qui s'accroche à une fixation à ressorts sur la pédale. Les cales s'enclenchent et se détachent selon un mouvement bien précis, auquel il faut s'habituer avant qu'il ne devienne un réflexe. Selon le modèle, les pédales automatiques sont compatibles avec certaines chaussures et certaines cales seulement.

   Bon nombre de pédales automatiques sont conçues pour permettre au cycliste d'ajuster la force nécessaire pour enclencher et détacher la cale. Référez-vous aux directives du fabricant des pédales ou demandez à votre détaillant de vous montrer comment effectuer ce réglage.

AVERTISSEMENT : Les pédales automatiques sont conçues pour être utilisées avec des chaussures qui leur sont spécialement adaptées et qui permettent de bien fixer le pied à la pédale. N'utilisez pas des chaussures qui ne s'accrochent pas bien aux pédales.

Il faut un certain entraînement avant d'être capable d'enclencher ses chaussures sur les pédales automatiques et de les en détacher. Avant que cette action ne devienne un réflexe, elle nécessitera de la concentration; vous pourriez donc être distrait, perdre la maîtrise de votre vélo et tomber. Commencez par vous familiariser avec les pédales automatiques dans des endroits peu achalandés, où il n'y a pas d'obstacles ou de dangers. Veillez à suivre les directives du fabricant à l'égard de l'installation et de l'entretien. Si vous ne disposez pas des directives du fabricant, communiquez avec votre détaillant ou directement avec le fabricant.

F. SUSPENSION

De nombreux vélos sont équipés d'un système de suspension. Il en existe d'ailleurs une multitude de types – trop pour les aborder de façon individuelle dans ce manuel. Si votre vélo est doté d'un de ces systèmes, lisez et suivez les directives du fabricant de la suspension à l'égard de l'installation et de l'entretien. Si vous ne disposez pas des directives du fabricant, communiquez avec votre détaillant ou directement avec le fabricant.

AVERTISSEMENT : Un entretien, une vérification ou un ajustement inadéquat du système de suspension pourraient entraîner un mauvais fonctionnement de la suspension, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber.

Si votre vélo est doté d'une suspension, vous pourriez augmenter vos risques de blessures si vous ne savez pas comment gérer la vitesse supplémentaire pouvant être atteinte. Par exemple, l'avant d'un vélo à suspension s'incline au freinage; si vous n'avez pas l'habitude de ce genre de système, vous pourriez perdre la maîtrise de votre vélo et tomber. Apprenez à bien contrôler le système de suspension de votre vélo. Consultez également la section 4.C.

AVERTISSEMENT : En modifiant la configuration de la suspension de votre vélo, vous risquez de modifier les paramètres de direction et de freinage par le fait même. N'apportez pas de modifications à la suspension à moins d'avoir une connaissance approfondie des directives et des recommandations du fabricant du système de suspension. De plus, n'oubliez pas de vérifier si la direction et le freinage ont changé après avoir modifié la suspension; pour ce faire, faites une sortie d'essai avec votre vélo dans un endroit sans dangers.

AVERTISSEMENT : Il n'est pas possible de poser un système de suspension de façon sécuritaire sur tous les types de vélo. Avant d'installer une quelconque suspension, consultez le fabricant de votre vélo pour vous assurer que la modification que vous souhaitez apporter est compatible avec votre type de vélo. Si vous procédez sans consulter votre détaillant, une défaillance catastrophique du cadre pourrait s'ensuivre.

G. PNEUS ET CHAMBRES À AIR

1. Pneus

Il existe de nombreux modèles de pneus de vélo avec des caractéristiques différentes, allant des modèles à usage général aux modèles conçus pour des conditions météorologiques ou des surfaces bien précises. Vous trouverez sur le flanc des pneus la taille et la capacité de pression, de même que l'utilisation recommandée pour certains pneus haute performance (voir figure 17). Parmi ces renseignements, la pression est celui qui vous concerne le plus directement. Notez que certains fabricants de jantes précisent aussi la pression maximale des pneus sur une étiquette apposée sur la jante.

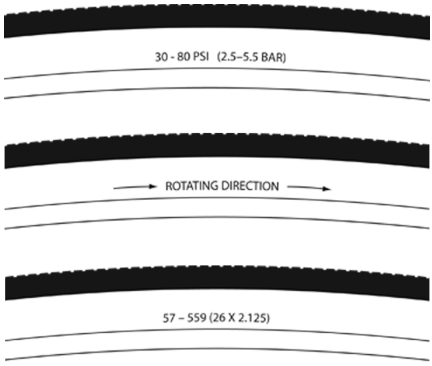


fig. 17

AVERTISSEMENT : Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale inscrite sur le flanc du pneu ou sur la jante de la roue. Si la pression maximale inscrite sur la jante est inférieure à celle inscrite sur le flanc, utilisez la valeur la plus petite. Si le pneu est gonflé au-delà de la pression recommandée, il risque de se détacher de la jante ou de la briser, ce qui pourrait endommager le vélo et causer des blessures au cycliste et aux gens aux alentours.

AVERTISSEMENT : L'utilisation des tuyaux à air dans les stations-service et d'autres types de compresseurs d'air pour gonfler les pneus de vélo entraîne un risque pour votre sécurité, car ils ne sont pas conçus pour ce type de pneu. Ces appareils propulsent une quantité importante d'air à une grande vitesse, ce qui fera augmenter la pression très rapidement dans votre pneu, qui pourrait alors exploser.

La pression est présentée sous la forme de pression maximale ou de plage de pressions recommandées. La performance d'un pneu sur un sol particulier ou dans certaines conditions météorologiques dépend grandement de sa pression. Un pneu gonflé à une pression très près de la limite maximale offre le moins de résistance possible au roulement, mais il offre également le moins de confort. Un pneu gonflé à une pression élevée est idéal pour les revêtements secs et lisses.

Un pneu gonflé à une pression près de la limite minimale offrira une performance optimale sur un sol lisse et glissant, comme une chaussée en argile compactée, ou sur des surfaces souples et profondes, comme une zone sablonneuse sèche et profonde.Si la pression des pneus est trop faible pour votre poids ou pour les conditions de conduite, ils risquent de trop se déformer, puis la chambre à air pourrait se coincer entre la jante et le sol et se perforer.

MISE EN GARDE : Les manomètres stylo pour pneus de voiture peuvent être imprécis et ne devraient pas servir à effectuer les vérifications régulières et précises de la pression des pneus de votre vélo. Utilisez plutôt un manomètre à cadran de qualité supérieure.

Informez-vous auprès de votre détaillant pour savoir quelle est la pression de pneu idéale pour le type de randonnée que vous effectuerez le plus souvent, et demandez-lui de gonfler vos pneus à cette pression. Effectuez ensuite la vérification de vos pneus selon la marche à suivre décrite à la section 1.C; ainsi, vous connaîtrez l'aspect des pneus bien gonflés et serez capable d'en évaluer l'état même si vous n'avez pas de manomètre sous la main. Certains pneus doivent être regonflés tous les 7 à 15 jours; il est donc important de vérifier la pression des pneus avant chaque sortie à vélo.

Certains pneus haute performance spécialisés sont dotés d'une bande de roulement unidirectionnelle, ce qui signifie qu'ils sont conçus pour rouler dans un sens précis. Dans un tel cas, vous trouverez sur le flanc du pneu une flèche indiquant le sens de rotation. Si votre vélo est équipé de pneus unidirectionnels, assurez-vous qu'ils sont posés dans le bon sens.

2. Valves de chambre à air

Il y a deux grands types de valves de chambre à air pour vélo : la valve Schrader et la valve Presta. La pompe à vélo que vous utilisez doit être équipée d'un embout compatible avec la tubulure de valve de votre vélo.

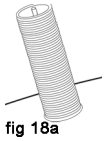


fig 18a

La valve Schrader (voir figure 18a) est la même que celle des pneus de voiture. Pour gonfler une chambre à air dotée d'une telle valve, enlevez le capuchon de la valve et fixez l'embout de la pompe sur la tubulure de la valve. Pour laisser l'air s'échapper d'une valve Schrader, appuyez sur la tige dans la valve à l'aide d'une clé ou d'un autre objet approprié.

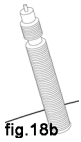


fig.18b

La valve Presta (voir figure 18b) possède un diamètre plus petit et est utilisée seulement sur les pneus de vélo. Voici la marche à suivre pour gonfler une chambre à air dotée d'une valve Presta avec une pompe à vélo à tête Presta : enlevez le capuchon de la valve, dévissez (dans le sens antihoraire) l'écrou de blocage de la tubulure de la valve, puis poussez la tubulure vers le bas pour la dégager; ensuite, fixez la tête de la pompe sur la valve et gonflez. Pour gonfler une chambre à air dotée d'une valve Presta avec une pompe à tête Schrader, vous aurez besoin d'un adaptateur Presta (vendu à votre boutique de vélos préférée) qui se visse sur la tubulure de la valve une fois dégagée.

AVERTISSEMENT : Nous vous conseillons fortement d'apporter une chambre à air de rechange lors de vos sorties à vélo, à moins que votre vélo ne soit équipé de pneus sans chambre à air.

Les rustines ne servent qu'à réparer les chambres à air en cas d'urgence. Si vous n'appliquez pas la rustine correctement ou si vous en appliquez plus d'une, la chambre à air risque de dégonfler, ce qui pourrait vous faire perdre la maîtrise de votre vélo et vous faire tomber. Si vous utilisez une rustine pour réparer une chambre à air, vous devrez ensuite remplacer la chambre à air le plus vite possible.

5. ENTRETIEN

AVERTISSEMENT : Les avancées technologiques ont complexifié les vélos et leurs composantes, qui évoluent d'ailleurs de plus en plus rapidement. Ce manuel ne peut donc pas fournir tous les renseignements qui vous permettraient d'effectuer les réparations et l'entretien adéquats de votre vélo. Afin de réduire les risques d'accidents et de blessures, il est primordial que vous confiiez à votre détaillant les réparations et les tâches d'entretien qui ne sont pas abordées dans ce manuel. Il est d'autant plus important que vous sachiez que l'entretien recommandé dépend de différents facteurs, de votre type d'utilisation à votre situation géographique. Consultez votre détaillant pour connaître le plan d'entretien qui s'applique à vous.

AVERTISSEMENT: Bon nombre de réparations et de tâches d'entretien nécessitent des connaissances et des outils particuliers. N'entamez aucun ajustement ou entretien sur votre vélo avant que votre détaillant vous ait montré comment faire. Tout ajustement ou entretien inadéquat peut endommager le vélo ou provoquer un accident pouvant causer des blessures graves, voire entraîner la mort.

A. Fréquence de l'entretien

Certaines tâches qui ne nécessitent aucun outil ni aucune connaissance en particulier, autre que les explications fournies dans ce manuel, peuvent, et même doivent être réalisées par le propriétaire.

Voici quelques exemples de tâches que vous devez faire par vous-même. Toute autre tâche d'entretien ou réparation doit être confiée à un mécanicien de vélo qualifié, dans un atelier équipé des bons outils, qui saura suivre les directives du fabricant.

1. Période de rodage : Votre vélo roulera mieux et plus longtemps si vous faites le rodage. Les câbles de commande et les rayons des roues pourraient s'étirer ou se déformer lors de la première utilisation, ce qui leur vaudrait un réajustement chez votre détaillant. La section 1.C, Vérification de sécurité des pièces, vous aidera à déterminer les pièces qui nécessitent un réajustement. Même si tout vous semble normal, vous devriez idéalement faire vérifier votre vélo par votre détaillant. Les détaillants conseillent habituellement à leurs clients de faire vérifier leur vélo dans les 30 jours. Sinon, confiez-leur la première vérification de votre vélo après avoir roulé hors route de façon intensive pendant 3 à 5 heures, ou après avoir roulé de 10 à 15 heures sur la route ou hors route de façon modérée. Toutefois, si vous avez un doute sur le bon fonctionnement de votre vélo, faites-le inspecter par votre détaillant avant de le réutiliser.
2. Avant chaque sortie : consultez la section 1.C, Vérification de sécurité des pièces.
3. Après avoir roulé longtemps ou intensivement, si votre vélo a été exposé à l'eau ou au gravier, ou après avoir parcouru 160 km : nettoyez votre vélo et enduisez légèrement les rouleaux de la chaîne d'un lubrifiant de qualité conçu à cette fin. Essuyez l'excédent de lubrifiant à l'aide d'un chiffon non pelucheux. La lubrification appropriée varie selon le climat. Demandez à votre détaillant quels sont les meilleurs lubrifiants et quelle est la fréquence d'application recommandée pour votre région.

4. Après avoir roulé longtemps ou intensivement, ou après 10 à 20 heures de vélo :
    - Pressez le frein avant et faites basculer le vélo de l'avant vers l'arrière. Est-ce que tout semble solide? Si vous sentez que quelque chose accroche à chaque va-et-vient, il est probable que le jeu de direction soit desserré. Demandez à votre détaillant d'y jeter un œil.
    - Soulevez la roue avant et faites-la bouger de gauche à droite. Y parvenez-vous facilement? Si vous sentez qu'elle se coince ou qu'il y a de la résistance dans la direction, le jeu de direction est possiblement trop serré. Demandez à votre détaillant d'y jeter un œil.
    - Agrippez une pédale et tournez-la autour de l'axe central du vélo, puis faites de même avec l'autre pédale. Si vous sentez un relâchement, faites vérifier votre vélo par votre détaillant.
    - Inspectez les patins de frein. Si vous apercevez de l'usure ou remarquez qu'ils ne pressent pas complètement contre la jante, c'est qu'il est temps de prendre rendez-vous avec votre détaillant pour les faire ajuster ou remplacer.
    - Inspectez attentivement les câbles de commande et leurs gaines. Sont-ils rouillés, pliés ou effilochés? Le cas échéant, faites-les remplacer chez votre détaillant.
    - Pressez chaque paire de rayons adjacente, de chaque côté de la roue, entre le pouce et l'index. Vous semblent-ils pareils? Si vous sentez un relâchement, faites vérifier la tension et la précision de la roue par votre détaillant.
    - Vérifiez toute trace d'usure excessive, de coupures ou de compression sur les pneus. Faites-les remplacer par votre détaillant s'il y a lieu.
    - Vérifiez toute trace d'usure excessive, de creux, de bosses et d'égratignures sur les jantes. Consultez votre détaillant si vous repérez une anomalie.
    - Inspectez votre vélo pour vous assurer que toutes les pièces et les accessoires sont sécuritaires; resserrez-les s'il y a lieu.
    - Vérifiez le cadre, particulièrement la zone autour des jonctions des tubes, le guidon, la potence, et la tige de selle, pour vous assurer qu'il n'y a pas d'égratignures, de fissures ou de décoloration. Ces signes révèlent une fatigue causée par la contrainte et indiquent que la pièce touchée est à la fin de sa durée de vie utile et qu'elle doit être remplacée. Consultez également l'annexe B.

    ⚠

    AVERTISSEMENT : Comme tout appareil mécanique, un vélo et ses composantes sont sujets à l'usure et à la contrainte. Cette dernière endommage les divers matériaux et mécanismes à un rythme différent, chacun ayant son propre cycle de vie. Si l'on prolonge le cycle de vie d'une composante, elle peut cesser de fonctionner adéquatement de façon soudaine et catastrophique, causant des blessures à l'utilisateur ou même sa mort.

5. S'il y a lieu : N'utilisez pas votre vélo si l'un des leviers de frein échoue à la Vérification de sécurité des pièces (section 1.C). Faites alors inspecter vos freins par votre détaillant. Faites ajuster votre dérailleur chez votre détaillant si la chaîne passe difficilement et bruyamment d'une vitesse à une autre.
6. Après 25 heures de vélo hors route ou 50 heures sur route : rendez-vous chez votre détaillant pour une vérification complète de votre vélo.

B. EN CAS D'IMPACT :

AVERTISSEMENT : Lors d'un accident ou de tout impact, les composantes du vélo peuvent subir une contrainte excessive, causant une usure prématurée. Elles peuvent alors céder de façon soudaine et catastrophique, provoquant une perte de contrôle et entraînant de graves blessures, voire la mort.

CHARGE MAXIMALE DU VÉLO SIMCOE

CYCLISTE	BAGAGE*	TOTAL
lbs / kg	lbs / kg	lbs / kg
275 / 125	10 / 4.5	285 / 129

* Sacs au guidon ou sous la selle seulement.

ANNEXE B

DURÉE DE VIE DU VÉLO ET DE SES COMPOSANTES

1. **Rien n'est éternel, pas même votre vélo.**

AVERTISSEMENT : Une inspection fréquente de votre vélo est importante pour votre sécurité. Avant chaque utilisation, faites la vérification de sécurité des pièces, qui est expliquée à la section 1.C de ce manuel. Il est important de procéder périodiquement à une inspection plus précise. Il vous revient de déterminer la fréquence à laquelle il faudra effectuer cette inspection.

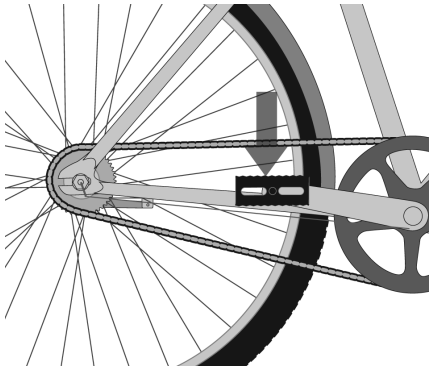
AVERTISSEMENT : N'utilisez pas un vélo ou des pièces présentant une fissure, une déformation ou un enfoncement, même de petite taille. L'utilisation d'un cadre, d'une fourche ou d'une pièce présentant une fissure peut mener à un bris complet, pouvant causer des blessures graves, voire entraîner la mort.

ANNEXE C

FREIN À RÉTROPÉDALAGE

1. **Fonctionnement d'un frein à rétropédalage**

   Le frein à rétropédalage est un mécanisme étanche qui fait partie du moyeu de la roue arrière. Le frein s'active par la rotation arrière des manivelles (voir figure 5). Lorsque les manivelles sont pratiquement en position horizontale et que la pédale avant pointe légèrement vers le sol (comme si, sur une horloge, elle



pointait vers 4 h), exercez une légère pression vers le bas sur la pédale arrière. Une rotation d'environ 45 degrés activera le frein. Plus la pression sera forte lors de la rotation arrière, plus la force de freinage sera grande, jusqu'au point où la roue arrière s'immobilisera et le vélo commencera à déraper.

AVERTISSEMENT : Avant d'utiliser le vélo, assurez-vous que le frein fonctionne adéquatement. Si ce n'est pas le cas, faites inspecter le vélo par votre détaillant avant de l'utiliser.

AVERTISSEMENT : Si votre vélo a seulement un frein à rétropédalage, conduisez prudemment. Un simple frein arrière n'offre pas la même puissance de freinage qu'un système avec freins avant et arrière.

2. Ajustement du frein à rétropédalage

L'entretien et l'ajustement d'un frein à rétropédalage nécessite des connaissances et des outils particuliers. N'essayez pas de démonter ou d'entretenir le frein à rétropédalage de votre vélo. Faites-le plutôt entretenir par votre détaillant.

SIMCOE

Simcoe Bicycles

www.simcoebicycles.com

Distribué exclusivement aux État-Unis par :

hawley

1181 South Lake Drive, Lexington, SC 29073-7744

www.hawleyusa.com | 803.359.3492

Distribué exclusivement au Canada par :

Lambert

1000 rue des Riveurs, Lévis, QC G6V 9G3

www.cycleslambert.com | 855.526.2378